Circular No: AVPPL/Marine/**03**/2026
Dated: 06th Nov-2026

To,

Shipping Lines/ Agents,
Adani Vizhinjam Port Private Limited.
Vizhinjam, Thiruvananthapuram, Kerala.

Merchant Shipping Port Entry Rule (regulation of entry of ships into coastal waters) rules, 2026 and DGMA circular no. 69 of 2026

Dear Sir,

Your kind attention is invited to: -

1. **Merchant Shipping (Regulation of Entry of Ships into Coastal Waters) Rules, 2026** published on 16th Sept. 2026.
2. **DGMA Circular No. 69 of 2026** - Exemption from Immediate Compliance to MS Rules, 2026 published on 14th Oct. 2026.
3. **Merchant Shipping Notice No. 01 of 2026** - Criteria for Empanelment and Retention of Salvors.

In accordance with the provisions of Merchant Shipping (Regulation of Entry of Ships into Coastal Waters) Rules, 2026, all stakeholders are advised to ensure strict compliance prior to the entry of vessels into Indian Coastal Waters and port limits. Accordingly, all Shipping Agents shall ensure submission of the following documents to the Port Authority while declaring vessels: -

- **Clause No 8 :** Declaration by the Ship Owner/Operator through the Shipping Agent in format given in 'First schedule'.

- **Clause No 4 :** Valid P&I Insurance Certificate issued by an International Group P&I Club or an insurer authorized by the Central Government.

- **Clause No 5 :** Valid Class Certificate issued by an IACS Classification Society or by a Recognized Organization, applicable to the following vessels: -
  - Oil Product Tankers or Chemical Tankers above 10 years of age
  - Bulk Carriers, General Cargo Vessels, OSVs, Passenger Vessels, or any other cargo vessel above 10 years of age.
  - LNG/ LPG Tankers above 15 years of age.
  - All Other Vessel Types above 10 years of age.

Adani Vizhinjam Port Pvt Ltd
01, Port Operations Building
Mullur Post, Vizhinjam
Thiruvananthapuram,
Kerala-695003

Tel +91 471 2772 100
Fax +91 471 2325 600
project.vizhinjam@adani.com
www.adani.com
CIN: U61200GJ2015PTC083954

Registered Office:
Adani Corporate House, Shantigram, Near Vaishno Devi Circle, S. G. Highway, Khodiyar, Ahmedabad-382421

- **Clause No 6 :** The following mandatory documents shall be submitted prior to VCN approval:-

  - Valid insurance as specified under Rule 4.
  - Valid Class Certificate.
  - Valid Salvage Contract and Marine Pollution Response Contract with an empaneled salvor in accordance with the applicable provisions of the Act and Rules.

Further per DGMA Circular No. 69 of 2026 clause 6, a temporary exemption has been granted **up to 01 April 2027** for compliance with the additional requirements relating to the revised classification criteria and the requirement to maintain Salvage and Marine Pollution Response Contracts.

Shipping Agents shall verify and certify the authenticity, validity, and adequacy of the above documents prior to submission. Submission of incomplete, inaccurate, expired, or misleading documents may result in regulatory action by the competent authorities.

All Shipping Agents are requested to disseminate this information to vessel owners, operators, masters, and other concerned parties and ensure compliance with the above requirements by or before due date for all vessel calls at AVPPL.

This Trade Notice shall remain in force until further instructions are issued by the DGMA or the Government of India.

For, Adani Vizhinjam Port Pvt Ltd.

Capt. Girish Chandra
Head Marine Services
Adani Vizhinjam Port Pvt Ltd.

CC: CEO Desk

Adani Vizhinjam Port Pvt Ltd
01, Port Operations Building
Mullur Post, Vizhinjam
Thiruvananthapuram,
Kerala-695003

Tel +91 471 2772 100
Fax +91 471 2325 600
project.vizhinjam@adani.com
www.adani.com
CIN: U61200GJ2015PTC083954

Registered Office:
Adani Corporate House, Shantigram, Near Vaishno Devi Circle, S. G. Highway, Khodiyar, Ahmedabad-382421

रजिस्ट्री सं. डी.एल.- 33004/99 REGD. No. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-24092026-276469
CG-DL-E-24092026-276469

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (i)
PART II—Section 3—Sub-section (i)

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 745] नई दिल्ली, बुधवार, सितम्बर 16, 2026/भाद्र 25, 1948
No. 745] NEW DELHI, WEDNESDAY, SEPTEMBER 16, 2026/BHADRA 25, 1948

पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 16 सितम्बर, 2026

सा.का.नि. 815(अ).— केन्द्रीय सरकार, वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) की धारा 174 की उपधारा (1) और उपधारा (2) के खंड (घ), (ङ) और (च), धारा 188 की उपधारा (1), धारा 210 की उपधारा (2) के खंड (ङ), धारा 230 की उपधारा (1) और उपधारा (2) के खंड (ख), धारा 260 की उपधारा (1) और उपधारा (2) के खंड (घ), धारा 290, धारा 319 की उपधारा (1) और उपधारा (2) के खंड (ज) और (झ), और धारा 320 की उपधारा (2) के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए और वाणिज्य पोत परिवहन (पत्तनों, लंगरगाहों और अपतटीय सुविधाओं में पोतों के प्रवेश का विनियमन) नियम, 2012 को उन बातों के सिवाय अधिक्रांत करते हुए, जिन्हें ऐसे अधिक्रमण से पहले किया गया है या करने का लोप किया गया है, निम्नलिखित नियम बनाती है, अर्थात्-

1.संक्षिप्त नाम और प्रारंभ- (1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम वाणिज्य पोत परिवहन (तटीय समुद्र में पोतों के प्रवेश का विनियमन) नियम, 2026 है।

(2) ये राजपत्र में उनके प्रकाशन की तारीख को प्रवृत होंगे ।

2. लागू होना -(1) ये नियम निम्न पर लागू होंगे

(क) सभी भारतीय पोत ; और

(ख) भारतीय पोतों के सिवाय, ऐसे सभी पोत जो भारत के तटीय समुद्र में प्रचालित या नौवहन किए जाते हैं, चाहे ऐसे पोत किसी पत्तन, लंगरगाह, अपतटीय सुविधा या भारत के भीतर किसी अन्य स्थान में प्रवेश करें अथवा नहीं।

(2) ये नियम युद्धपोतों, नौसेना सहायक या किसी विदेशी राज्य की सरकार के स्वामित्व या संचालन वाले अन्य पोतों पर लागू नहीं होंगे और तत्समय केवल गैर-व्यावसायिक प्रयोजनों के लिए उपयोग किए जाएंगे।

3. परिभाषाएँ - (1) इन नियमों में, जब तक कि संदर्भ में अन्यथा अपेक्षित न हो, - -

(क) "स्वीकृत बीमाकर्ता' से ऐसे बीमाकर्ता अभिप्रेत है, जो अंतर्राष्ट्रीय समूह सुरक्षा और क्षतिपूर्ति क्लबों का सदस्य नहीं है, जो स्वीकार किए गए बीमाकर्ता स्तर में दूसरी अनुसूची में विनिर्दिष्ट पात्रता मानदंडों को पूरा करने पर इन नियमों के अधीन केंद्रीय सरकार द्वारा प्राधिकृत है, और जिसका प्राधिकरण और नए आवेदन पर नवीकरण किया जा सकेगा एक वर्ष की अवधि के लिए विधिमान्य होगा।

(ख) "अधिनियम" से वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 (2025 का 24) अभिप्रेत है।

(ग) "प्रशासन" से समुद्रीय प्रशासन के महानिदेशक अभिप्रेत है;

(घ) "बीमा या अन्य वित्तीय सुरक्षा का प्रमाण-पत्र" से ध्वज राष्ट्र या उसके द्वारा प्राधिकृत किसी अन्य इकाई द्वारा जारी किया गया प्रमाण-पत्र अभिप्रेत है, जो यह प्रमाणित करता है कि बीमा या अन्य वित्तीय सुरक्षा, जैसे किसी बैंक या तत्समान संस्था की गारंटी, समुद्री दावों को समायोजित करने के लिए लागू अभिसमय के उपबंधों के अनुसार लागू है।

(ङ) "अभिहित बीमाकर्ता" से ऐसा बीमाकर्ता अभिप्रेत है, जो सुरक्षा और क्षतिपूर्ति क्लबों के अंतर्राष्ट्रीय समूह का सदस्य नहीं है, जो इन नियमों के अधीन केन्द्रीय सरकार द्वारा अभिहित बीमाकर्ता स्तर में दूसरी अनुसूची में विनिर्दिष्ट पात्रता मानदंडों को पूरा करने पर प्राधिकृत है, जो मानदंड स्वीकार किए गए बीमाकर्ता पर लागू मानदंडों की तुलना में अधिक कठोर हैं, और जिसका प्राधिकरण हेतु पाँच वर्ष की अवधि के लिए विधिमान्य होगा और नए आवेदन पर नवीकरण किया जा सकेगा ।

(च) "बीमा" से अनिवार्य बीमा या अधिनियम और उसके अधीन बनाए गए नियमों के अधीन अनुरक्षित करने के लिए अपेक्षित अन्य वित्तीय सुरक्षा अभिप्रेत है, और इसमें समुद्री दावों के संबंध में पोत के संचालन के संबंध में पोत के स्वामी, प्रचालक या चार्टरर की देनदारियों के लिए तीसरे पक्ष को समबिष्ट करने वाला संरक्षण और क्षतिपूर्ति बीमा सम्मिलित है

(छ) "बीमाकर्ता" से ऐसी बीमा कंपनी, पारस्परिक संघ, या वित्तीय सुरक्षा प्रदाता अभिप्रेत है, जो बीमा लिखता है और या तो इंटरनेशनल ग्रुप ऑफ प्रोटेक्शन एंड इंडेम्निटी क्लबों का सदस्य क्लब है या केन्द्रीय सरकार द्वारा नियम 9 के अधीन प्राधिकृत कोई अन्य बीमाकर्ता या वित्तीय सुरक्षा प्रदाता है

(ज) "इंटरनेशनल ग्रुप ऑफ प्रोटेक्शन एंड इंडेम्निटी क्लब" से स्वतंत्र, गैर-लाभकारी पारस्परिक सुरक्षा और क्षतिपूर्ति बीमाकर्ताओं का संघ अभिप्रेत है, जिसमें प्रिंसिपल क्लब, संबद्ध संघ और पुनर्बीमा सहायक कंपनियां सम्मिलित हैं, जो समय-समय पर संशोधित अंतर्राष्ट्रीय समूह के आधिकारिक वेबसाइट पर प्रकाशित होते हैं।

(झ) "प्रचालक" से पोत अभिहित या कोई अन्य संगठन या व्यक्ति, जैसे प्रबंधक या बेयरबोट चार्टरर अभिप्रेत है, जिसने पोत अभिहित से पोत के संचालन की जिम्मेदारी ली है और अंतर्राष्ट्रीय सुरक्षा प्रबंधन संहिता के अधीन निहित कर्तव्यों और जिम्मेदारियों के निर्वहन के लिए सहमत हुआ है;

(ञ) "नौवहन अभिकर्ता" से कोई भी व्यक्ति या संस्था अभिप्रेत है, जिसे पोत के स्वामी या प्रचालक द्वारा या उसकी ओर से भारत में किसी पत्तन या स्थान में प्रवेश, ठहरने या प्रस्थान के संबंध में अभिकर्ता के रूप में कार्य करने के लिए नियुक्त किया गया है, और इसमें कोई भी व्यक्ति सम्मिलित है जो इन नियमों के अधीन पोत के स्वामी या प्रचालक की ओर से घोषणा करने, दस्तावेज प्रस्तुत करने या दायित्वों को पूरा करने के लिए प्राधिकृत है।

(2) इन नियमों में प्रयुक्त शब्द एवं पद जो अपरिभाषित हैं, परंतु अधिनियम में परिभाषित हैं, उनके वही अर्थ होगें, जो अधिनियम में हैं।

4. बीमा अपेक्षाएं .- (1) प्रत्येक पोत जिस पर ये नियम लागू होते हैं, अधिनियम और उसके अधीन बनाए गए लागू नियमों के अधीन अपेक्षित सीमा तक बीमा रखेगा।

(2) बीमा केवल निम्न से अभिप्राप्त किया जाएगा

(क) एक बीमाकर्ता, जो इंटरनेशनल ग्रुप ऑफ प्रोटेक्शन एंड इंडेम्निटी क्लबों का सदस्य है; या

(ख) नियम 9 के अधीन केन्द्रीय सरकार द्वारा प्राधिकृत कोई भी बीमाकर्ता; या

(ग) कोई अन्य भारतीय बीमाकर्ता, जैसा कि केन्द्रीय सरकार द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाय।

5. भारतीय पोतों के सिवाय अन्य पोतों द्वारा वर्ग के प्रमाण पत्र के लिए अपेक्षाएं- (1) इन नियमों के किसी अन्य उपबंध पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, भारतीय पोत के सिवाय प्रत्येक पोत , तटीय जल में प्रवेश करने या प्रचालन करने वाला, है

(क) दस वर्ष से अधिक पुराने तेल उत्पाद टैंकर या रासायनिक टैंकर; या

(ख) एक सामान्य कार्गो (स्थोरा) पोत, थोक वाहक, अपतटीय समर्थन पोत, यात्री पोत या दस वर्ष से अधिक पुराने किसी भी प्रकार के मालवाहक पोत ; या

(ग) पंद्रह वर्ष से अधिक पुराने तरलीकृत प्राकृतिक गैस टैंकर या तरलीकृत पेट्रोलियम गैस टैंकर; या

(घ) दस वर्ष से अधिक पुराने किसी भी अन्य प्रकार का पोत

निम्न के द्वारा जारी वर्ग का प्रमाण पत्र धारण करेगा

(क) एक वर्गीकरण सोसायटी, अंतर्राष्ट्रीय वर्गीकरण सोसायटी संघ की सदस्य होते हुए; या

(ख) एक मान्यता प्राप्त संगठन।

स्पष्टीकरण.- इस उप-नियम के प्रयोजनों के लिए, "मान्यता प्राप्त संगठन" से केंद्रीय सरकार की ओर से कानूनी सर्वेक्षण, लेखापरीक्षा, निरीक्षण, अनुमोदन और प्रमाणन कार्यों के निष्पादन के प्रयोजन के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा मान्यता प्राप्त वर्गीकरण सोसायटी या अन्य निकाय अभिप्रेत है ।

(2) इस नियम के प्रयोजनों के लिए, पोत की आयु की संगणना सुरक्षा निर्माण प्रमाण पत्र में यथा अभिलिखित डिलीवरी की तारीख से की जाएगी।

6. तटीय समुद्र में प्रवेश करने या प्रचालन करने वाले भारतीय पोतों के सिवाय अन्य पोतों के लिए अपेक्षाएं - (1) भारतीय पोत के सिवाय प्रत्येक पोत , जो किसी भारतीय पत्तन में प्रवेश कर रहा है, विद्यमान है, या बाहर जा रहा है, या पत्तन सुविधाओं की इच्छा कर रहा है, या तटीय समुद्र के भीतर पारगमन या संचालन कर रहा है, वह

(क) नियम 4 के अधीन विनिर्दिष्ट विधिमान्य बीमा बनाए रखेगा ;

(ख) वर्ग का एक विधिमान्य प्रमाणपत्र बनाए रखें;

(ग) अधिनियम के अधीन बनाए गए लागू नियमों के अधीन दर्ज एक बचावकर्ता के साथ एक विधिमान्य बचाव संविदा और समुद्री प्रदूषण प्रतिक्रिया संविदा बनाए रखें।

(2) भारतीय पोत के सिवाय किसी भी पोत का प्रचालक या नौवहन अभिकर्ता, जो किसी भी पत्तन में प्रवेश करना चाहता है, उस पत्तन की सीमा में पोत के प्रवेश से कम से कम अड़तालीस घंटे पहले संबंधित पत्तन प्राधिकारी को ऐसे दस्तावेज प्रस्तुत करेगा जो उप-नियम (1) के अनुपालन को सुनिश्चित करने के प्रयोजन के लिए आवश्यक हों।

(3) किसी भी पोत को प्रवेश या पत्तन मंजूरी देने से पहले, पत्तन प्राधिकरण बीमा की विधिमान्यता और उसके अधीन अपेक्षित किसी भी संबंधित दस्तावेज़ों की पुष्टि करेगा

(क) यह सुनिश्चित किया जाए कि बीमा का प्रमाणपत्र या अन्य वित्तीय सुरक्षा पोत के तटीय जल में प्रवेश की तारीख पर विधिमान्य है और प्रवेश की तारीख से कम से कम तीन माह की अवधि के लिए या तटीय जल के भीतर पोत के ठहरने की प्रत्याशित अवधि जो भी लंबा हो के लिए विधिमान्य रहता है:

परंतु कि जहां बीमा का प्रमाण पत्र या अन्य वित्तीय सुरक्षा वार्षिक नवीनीकरण के अधीन है और प्रवेश की तारीख पर विधिमान्यता की शेष अवधि तीन माह से कम है, पत्तन प्राधिकरण प्रवेश की अनुमति दे सकेगा , प्रचालक द्वारा प्रमाण प्रस्तुत करने के अधीन है। प्रमाणपत्र की समाप्ति से पहले और नवीनीकरण का प्रमाण पत्तन प्राधिकरण को प्रस्तुत करना;

(ख) वर्ग के प्रमाण पत्र की विधिमान्यता जैसा कि नियम 5 के अधीन अपेक्षित हो; और

(ग) बचाव संबिदा और समुद्री प्रदूषण प्रतिक्रिया संबिदा की विधिमान्यता।

(4) उप-नियम (2) और (3) में उल्लिखित दस्तावेजों की प्रतियां, जिसमें प्रमाण पत्र और बीमा की विधिमान्यता सम्मिलित है, संबंधित पत्तन प्राधिकरणों द्वारा भौतिक या इलेक्ट्रॉनिक प्रारूप में या प्रशासन द्वारा विनिर्दिष्ट किसी अन्य रीति से रखी जाएगी।

(5) उप-नियम (3) के अधीन सत्यापन के प्रयोजन के लिए, पत्तन प्राधिकरण निर्भर करेगा

(क) संबंधित बीमाकर्ता की आधिकारिक वेबसाइट पर प्रकाशित जानकारी पर; या

(ख) बीमाकर्ता या उसके प्राधिकृत संवाददाता द्वारा जारी बीमा कवरेज की लिखित पुष्टि पर; या

(ग) सत्यापन के ऐसे अन्य साधनों पर जो प्रशासन द्वारा विनिर्दिष्ट किए जाएंगे ।

(6) जहां किसी पोत का बीमा किसी भी कारण से रद्द, निलंबित या अन्यथा लागू नहीं हुआ है, प्रचालक को तुरंत बीमा या अन्य वित्तीय सुरक्षा का एक नया या नवीनीकृत प्रमाण पत्र प्राप्त करेगा और सत्यापन के लिए निकटतम पत्तन प्राधिकरण को उसकी एक प्रति प्रस्तुत करेगा , जिसमें विफल होने पर पत्तन प्राधिकरण पोत को हिरासत में ले सकता है या पत्तन मंजूरी से इनकार कर सकता है जब तक कि विधिमान्य बीमा प्राप्त नहीं हो जाता है।

(7) इन नियमों के अधीन बीमा प्रदान करने वाला प्रत्येक बीमाकर्ता यह सुनिश्चित करेगा कि - -

(क) बीमा कवरेज की विधिमान्यता स्थिति को आधिकारिक वेबसाइट पर इस तरह से प्रदर्शित किया जाता है कि पत्तन प्राधिकरण द्वारा समय पर सत्यापन की अनुमति दी जा सके

(ख) जहां उप-नियम (3) में विनिर्दिष्ट विधिमान्यता की न्यूनतम अवधि पूरी नहीं होती है, आधिकारिक वेबसाइट उचित टिप्पणियों के साथ विधिमान्यता की स्थिति को स्पष्ट रूप से प्रदर्शित करती है; और

(ग) आधिकारिक वेबसाइट विनिर्दिष्ट अवधि से किसी सीमा, आहर्ता या विचलन को उपदर्शित करती है।

(8) इस नियम की अपेक्षाओं का अनुपालन नहीं करने वाला कोई भी पोत अधिनियम की धारा 307 की उप-धारा (1) के अधीन पोतों के नियंत्रित उपायों और निरोध के लिए उत्तरदायी होगा।

(9) भारतीय पोतों के संबंध में अधिनियम की धारा 307 की उप-धारा (1) के अधीन प्रशासन द्वारा विनिर्दिष्ट आयु मानदंड, तटीय जल में संचालित या नौवहन करने वाले वि*देशी ध्वज वाले पोतों* पर, चाहे ऐसे पोत तत्पश्चात किसी पत्तन या भारत के भीतर किसी अन्य स्थान में प्रवेश करें, उत्परिवर्तन के साथ लागू होंगे।

7. समुद्री हताहत या घटना की स्थिति में दायित्व. समुद्री हताहत या घटना में जीवन, संपत्ति, नौवहन या समुद्री पर्यावरण के लिए खतरा उत्पन्न होने की स्थिति में, (1) समुद्री हताहत या घटना की स्थिति में जीवन, संपत्ति, नौवहन या समुद्री पर्यावरण के लिए

(क) पोत स्वामी, हल और मशीनरी बीमा प्रदाता और बीमाकर्ता के बीच कोई भी विवाद, असहमति या अनिश्चितता, जिसमें कवरेज या लागत के विभाजन से संबंधित विवाद सम्मिलित हैं, प्रतिक्रिया उपायों की शुरुआत या निरंतरता को बाधित, विलंब या अन्यथा प्रभावित नहीं करेगी

(ख) बीमाकर्ता, ऐसी दुर्घटना या घटना की सूचना प्राप्त होने पर, आपातकालीन प्रतिक्रिया उपायों के सक्रियण और निरंतरता को सक्रिय करने, सहयोग करने और सुविधाजनक बनाने के लिए तुरंत जवाब देगा, जिसमें कवरेज की पुष्टि करना या दावा स्वीकार करना, संवाददाताओं को नाम निर्दिष्ट करना, और पोत के स्वामी, हल और मशीनरी बीमाकर्ता और, सक्षम अधिकारियों के साथ कवरेज, मात्रा या लागत के विभाजन के संबंध में किसी भी विवाद, असहमति या अनिश्चितता के होते हुए भी समन्वय करना सम्मिलित है ;

(ग) जहां प्रशासन का मानना है कि प्रतिक्रिया उपाय अपर्याप्त, अप्रभावी या विलंबित हैं, प्रशासन ऐसी कार्रवाई करने का कारण बन सकता है जो आवश्यक समझी जाए, और ऐसी कार्रवाई की लागत बीमा व्यवस्था, अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलनों और लागू विधि के अनुसार पोत के स्वामी या बीमाकर्ता से वसूल की जा सकेगी ।

(2) जहां कोई बीमाकर्ता किसी समुद्री दुर्घटना या घटना के संबंध में प्रशासन द्वारा जारी नोटिस का जवाब देने में असफल होता है या अनुचित रूप से प्रतिक्रिया, सहयोग या आपातकालीन प्रतिक्रिया के लिए आवश्यक सुविधा में देरी करता है, तो प्रशासन लिखित में कारण दर्ज करने के पश्चात और सुनवाई का अवसर देने के पश्चात निम्नलिखित में से एक या अधिक कार्रवाई करेगा , अर्थात्: - -

(क) ऐसे बीमाकर्ता को मान्यता देना बंद कर दें जो इंटरनेशनल ग्रुप ऑफ प्रोटेक्शन एंड इंडेम्निटी क्लब का सदस्य है; या

(ख) केन्द्रीय सरकार द्वारा अभिहित बीमाकर्ता या स्वीकृत बीमाकर्ता के रूप में प्राधिकृत ऐसे बीमाकर्ता के प्राधिकरण को निलंबित या वापस लेना; या

(ग) केन्द्रीय सरकार द्वारा विनिर्दिष्ट ऐसे बीमाकर्ता को मान्यता देना बंद कर दें।

(3) जहां किसी समुद्री हताहत या घटना में एक पोत सम्मिलित है जो बीमाकृत नहीं है, या जिसके संबंध में बीमा प्रमाणपत्र धोखाधड़ी, व्यपगत, रद्द या अन्यथा अमान्य है, या जहां बीमाकर्ता या वित्तीय सुरक्षा प्रदाता की पहचान नहीं की जा सकती है या संपर्क नहीं किया जा सकता है। ऐसे बीमाकर्ता या वित्तीय सुरक्षा प्रदाता के साथ प्रशासन द्वारा पहली बार संपर्क स्थापित करने का प्रयास करने के चौबीस घंटों के भीतर, प्रशासन आवश्यक आपातकालीन प्रतिक्रिया उपायों को करने का निदेश दे सकेगा ।

(4) उप-नियम (3) के अधीन किए गए किसी भी आपातकालीन प्रतिक्रिया उपायों की लागत पोत के स्वामी द्वारा वहन की जाएगी और अधिनियम के उपबंधों और लागू विधि के अनुसार, केन्द्रीय सरकार के लिए एक कानूनी ऋण होगा, जो पोत के स्वामी से और पोत या उसके माल की बिक्री की आय से वसूल किया जाएगा।

8. नौवहन अभिकर्ता के माध्यम से प्रचालक द्वारा घोषणा - (1) भारतीय पोत के सिवाय प्रत्येक पोत का प्रचालक , अपने नौवहन अभिकर्ता के माध्यम से, नियम 6 के अधीन अपेक्षित दस्तावेजों के साथ, पहली अनुसूची में विनिर्दिष्ट प्ररूप में हस्ताक्षरित घोषणा प्रस्तुत करेगा, जिसे भौतिक रूप से या इलेक्ट्रॉनिक माध्यम से प्रस्तुत किया जा सकता है, जिसमें निम्नलिखित को सम्यक रूप से आभिप्रामाणित किया जाएगा, अर्थात्: -

(क) जहां एक नौवहन अभिकर्ता नियुक्त किया गया है, और नौवहन अभिकर्ता की नियुक्ति विधिमान्य है और यह तब तक प्रभावी है ,जब पोत तटीय जल में प्रवेश करता है और तब तक रहता है जब तक पोत वहां से प्रस्थान नहीं करता है; और

(ख) कि इन नियमों के अधीन प्रस्तुत सभी प्रमाण पत्र, दस्तावेज और जानकारी प्रचालक के सर्वोच्च ज्ञान और विश्वास के अनुसार सत्य और सही हैं।

(2) इन नियमों के अधीन प्रचालक के दायित्वों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, नौवहन अभिकर्ता , प्रचालक की ओर से, किसी पोत के प्रवेश के लिए किसी पत्तन या भारत के भीतर किसी अन्य स्थान पर आवेदन करते हुए, इन नियमों के अधीन विनिर्दिष्ट सभी अपेक्षाओं का अनुपालन सुनिश्चित करेगा।

(3) जहां कोई नौवहन अभिकर्ता इन नियमों के अधीन किसी अपेक्षा का अनुपालन सुनिश्चित करने में असफल रहता है, या उप-नियम (1) के अधीन एक घोषणा प्रस्तुत करता है जो असत्य या भ्रामक जानकारी से युक्त पाई जाती है, तो पत्तन प्राधिकरण अधिनियम या इन नियमों के अधीन किसी भी दंड के सिवाय , ऐसे नौवहन अभिकर्ता से कोई भी आगे की घोषणा स्वीकार करने से तब तक इनकार कर सकता है जब तक कि प्रशासन का यह समाधान न हो जाए न हो जाए कि पर्याप्त सुधारात्मक उपाय किए गए हैं।

9. बीमाकर्ता का प्राधिकरण - (1) अंतर्राष्ट्रीय समूह सुरक्षा और क्षतिपूर्ति क्लबों के सदस्य द्वारा जारी बीमा इन नियमों के प्रयोजनों के लिए मान्यता प्राप्त होगा।

(2) एक बीमाकर्ता जो सुरक्षा और क्षतिपूर्ति क्लबों के अंतर्राष्ट्रीय समूह का सदस्य नहीं है, एक नामित बीमाकर्ता या एक स्वीकृत बीमाकर्ता के रूप में प्राधिकरण या प्राधिकरण के नवीनीकरण की मांग कर रहा है, वह दूसरी अनुसूची में विनिर्दिष्ट प्ररूप में उसमें विनिर्दिष्ट सभी दस्तावेज के साथ प्रशासन को आवेदन करेगा।

(3) केंद्रीय सरकार, नियम 10 के अधीन समिति द्वारा किए गए मूल्यांकन के आधार पर, उप-नियम (2) में संदर्भित आवेदक को प्राधिकरण तभी देगी जब वह इस बात का समाधान के ले कि आवेदक दूसरी अनुसूची में विनिर्दिष्ट पात्रता मानदंडों को पूरा करता है, ऐसी शर्तों, सीमाओं या समय-समय पर समीक्षा के अधीन जो केन्द्रीय सरकार आवश्यक समझे।

(4) प्रशासन इन नियमों के अधीन प्राधिकृत सभी बीमाकर्ताओं की सूची, प्राधिकरण की श्रेणी, ऐसे प्राधिकरण की विधिमान्यता की अवधि और उससे जुड़ी किसी भी शर्त के साथ आधिकारिक वेबसाइट पर बनाए रखेगा और प्रकाशित करेगा।

10. समिति का संविधान और कार्य - (1) नियम 9 के अधीन किए गए आवेदनों का मूल्यांकन करने के लिए निम्नलिखित सदस्यों से युक्त एक समिति होगी, अर्थात्: -

(क) महानिदेशक - अध्यक्ष;

(ख) नॉटिकल सलाहकार - सदस्य;

(ग) मुख्य सर्वेक्षक - सदस्य;

(घ) मुख्य पोत सर्वेक्षक - सदस्य;

(ङ) नॉटिकल सर्वेक्षक - सदस्य सचिव;

(च) पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय के प्रतिनिधि - सदस्य;

(छ) भारतीय बीमा विनियामक और विकास प्राधिकरण के प्रतिनिधि - सदस्य;

(ज) जनरल इंश्योरेंस कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया से प्रतिनिधि - सदस्य;

(झ) मुंबई पत्तन प्राधिकरण का प्रतिनिधि - सदस्य;

(ञ) जवाहरलाल नेहरू पत्तन प्राधिकरण के प्रतिनिधि - सदस्य;

(ट) अध्यक्ष द्वारा सह-चयनित कोई अन्य सदस्य - सदस्य।

(2) समिति दूसरी अनुसूची में विनिर्दिष्ट मानदंडों के आधार पर नियम 9 के अधीन प्राधिकरण के लिए आवेदनों का आकलन करेगी।

(3) समिति की बैठकें कम से कम एक कैलेंडर वर्ष में अध्यक्ष या अध्यक्ष के नामांकित व्यक्ति द्वारा बुलाई जाएंगी, और गणपूर्ति में कम से कम आधे सदस्य सम्मिलित होंगे, जिसमें अध्यक्ष या उसके द्वारा नामनिर्दिष्ट व्यक्ति सम्मिलित होगा:

परंतु कि समिति, जहां आवश्यक हो, इन नियमों के अधीन अपने कार्यों के प्रभावी निर्वहन के लिए ऐसी अतिरिक्त बैठकें बुला सकेगी ।

(4) प्रशासन, ऐसे अंतरालों पर जो उचित समझे, इन नियमों के अधीन प्राधिकृत बीमाकर्ताओं की सूची की समीक्षा और अद्यतन करेगा, जो सुरक्षा और क्षतिपूर्ति क्लबों के अंतर्राष्ट्रीय समूह के सदस्य नहीं हैं, और किसी भी बीमाकर्ता को सूची से हटा सकते हैं, जिसका प्राधिकरण निलंबित या वापस ले लिया गया है।

(5) समिति अपनी सिफारिशें केन्द्रीय सरकार को भेजेगी, जिसके पास ऐसी सिफारिशों को मंजूरी देने या अस्वीकार करने का अंतिम अधिकार होगा।

(6) दूसरी अनुसूची के अधीन किए गए बीमाकर्ताओं के अनुमोदन या नवीनीकरण के लिए आवेदन के संबंध में फीस दस लाख रुपये की फीस देय होगा।

(7) इन नियमों के उपबंधों के अधीन, समिति अपनी प्रक्रिया को विनियमित सकेगी , जिसमें आवेदकों से अतिरिक्त जानकारी मांगने की रीति , अभ्यावेदन करने की प्रक्रिया और अपनी बैठकों के कार्यवृत्त को अभिलिखित करना सम्मिलित है।

11. पोतों को इन नियमों से छूट देने की शक्ति - (1) प्रशासन, केन्द्रीय सरकार की पूर्व स्वीकृति से और अधिनियम की धारा 300 के उपबंधों के अनुरूप, ऐसे शर्तों के अधीन, जो उचित समझी जाएं, किसी विविनिर्दिष्ट समय के लिए, इन नियमों के अधीन किसी विशिष्ट अपेक्षा से, पूर्णतः या आंशिक रूप से, किसी पोत या पोतों की श्रेणी को छूट दे सकेगा

परंतु कि ऐसी छूट तभी दी जाएगी जब प्रशासन इस बात का समाधान हो जाए कि छूट देने से किसी भी अंतरराष्ट्रीय अभिसमय के अधीन भारत के दायित्वों का उल्लंघन नहीं होगा और प्रश्नगत पोत अन्य साधनों द्वारा सुरक्षा और पर्यावरण संरक्षण का समतुल्य स्तर प्रदान करता है।

(2) इस नियम के अधीन दी गई ऐसी कोई भी छूट प्रलेखित की जाएगी और यदि संलग्न शर्तों को पूरा नहीं किया जाता है या यदि इसे प्रदान करने के कारण लागू नहीं होते हैं तो इसे किसी भी समय रद्द किया जा सकेगा ।

12. प्रवेश से इनकार, पोत को रोकने या स्थानतंरित करने की शक्ति -जहां केन्द्रीय सरकार के पास यह संदेह करने के उचित कारण हैं कि कोई पोत - -

(क) जो भारत के भीतर किसी पत्तन , लंगरगाह, अपतटीय सुविधा या किसी अन्य स्थान में प्रवेश करने का प्रस्ताव करता है, यदि वह इन नियमों की अपेक्षाओं का अनुपालन नहीं करता है, तो वह उचित अधिकारी को अधिनियम की धारा 137 के अधीन ऐसे प्रवेश से इनकार करने का निदेश दे सकेगा ;

(ख) इन नियमों के अधीन अपेक्षाओं का अनुपालन नहीं करता है या तट या तटीय जल को नुकसान पहुंचाने का खतरा पैदा करता है या ऐसा नुकसान पहुंचाता है, तो वह किसी भी उचित अधिकारी को अधिनियम की धारा 290 के अधीन पोत को हिरासत में लेने या पोत को ऐसे स्थान पर और ऐसी अवधि के लिए जो वह उचित समझे ले जाने का निदेश दे सकेगा ।

13. दंड - (1) इन नियमों का कोई भी उल्लंघन या उनकी किसी अपेक्षा का अनुपालन करने में असफलता अधिनियम में विनिर्दिष्ट शास्तियों का दायी होग।

(2) जो कोई भी यहां किसी नियम का उल्लंघन करता है, जिसके लिए अधिनियम की धारा 281 की उप-धारा (2) के अधीन कोई विशिष्ट दंड प्रदान नहीं किया गया है, उसे पचास हजार रुपये तक का जुर्माना भरना होगा, और यदि उल्लंघन निरंतर जारी है, तो प्रत्येक दिन के उल्लघंन का जुर्माना पहले दिन से पांच हजार रुपये तक होगा।

पहली अनुसूची

(नियम 8 देखें)

नौवहन अभिकर्ता के द्वारा से पोत के स्वामी या प्रचालक द्वारा घोषणा

1. पोत की विशिष्टियाँ

1.1. पोत का नाम: _____

1.2. आईएमओ संख्या/आधिकारिक संख्या/कॉल संकेत: _____

1.3. रजिस्ट्री का ध्वज: _____

1.4. रजिस्ट्री का पत्तन : _____

2. प्रचालक /स्वामी के ब्योरे

2.1. नाम: _____

2.2. रजिस्ट्रीकृत पता: _____

2.3. संपर्क ब्योरे (टैग/मोब/फैक्स/ई-मेल): _____

3. नौवहन अभिकर्ता का ब्योरे

3.1. नौवहन अभिकर्ता का नाम: _____

3.2. नौवहन अभिकर्ता का पता: _____

3.3. संपर्क ब्योरे (टैग/मोब/फैक्स/ई-मेल): _____

4. घोषणा

मैं, अधोहस्ताक्षरी, निम्नानुसार घोषित करता हूं:

क. ऊपर उल्लिखित नौवहन अभिकर्ता की नियुक्ति भारतीय तटीय जल में पोत के प्रवेश के समय से लेकर वहां से प्रस्थान तक विधिमान्य और प्रभावी है।

ख. पोत विधिमान्य बीमा या वाणिज्य पोत परिवहन (तटीय समुद्र में पोतों के प्रवेश का विनियमन) नियम, 2026 के अनुपालन में अन्य वित्तीय सुरक्षा धारण करता है।

ग. पोत के पास उक्त नियमों के नियम 5 के अधीन अपेक्षित वर्ग का विधिमान्य प्रमाण पत्र है।

घ. पोत के पास लागू नियमों के अधीन प्राधिकृत एक बचावकर्ता के साथ एक विधिमान्य बचाव संबिदा और एक विधिमान्य समुद्री प्रदूषण प्रतिक्रिया संबिदा है।

ङ. इस घोषणा के संबंध में प्रस्तुत सभी प्रमाण पत्र, दस्तावेज और जानकारी मेरे **सर्वोच्च ज्ञान** और विश्वास के अनुसार सत्य और सही हैं, और मुझे पता है कि कोई भी असत्य घोषणा घोषणाकर्ता को अधिनियम के अधीन शास्ति का दायी बनाती है।

च. मैं ऊपर उल्लिखित पोत के स्वामी या प्रचालक की ओर से यह घोषणा करने के सम्यक रूप से प्राधिकृत हूं।

5. घोषणाकर्ता के हस्ताक्षर

5.1. नाम: _____

5.2. पदनाम: _____

5.3. कंपनी/संगठन: _____

5.4. स्थान: ____

5.5. तारीख: _____

5.6. हस्ताक्षर: _____

5.7. कंपनी की मुहर (यदि कोई हो): _____

6. आधिकारिक उपयोग के लिए

6.1. प्राप्ति की तारीख : _____

6.2. दस्तावेज़ सत्यापित: बीमा □ वर्ग प्रमाण पत्र □ बचाव □ संबिदा □ समुद्री प्रदूषण □ प्रतिक्रिया संबिदा □ अन्य □

6.3. प्रविष्टि/पत्तन क्लीयरेंस स्वीकृति (हाँ/नहीं): _____

6.4. टिप्पणी (यदि कोई हो): _____

6.5. जारी करने वाले प्राधिकरण के हस्ताक्षर और मुहर: _____

दूसरी अनुसूची

[नियम 3(क), (ड.), 9(2), (3) 10(2) और (6) देखें]

पत्तन , पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय,

भारत सरकार

समुद्रीय प्रशासन महानिदेशालय, मुंबई

वाणिज्य पोत परिवहन (तटीय समुद्र में पोतों के प्रवेश के विनियमन) नियम, 2026 के नियम 9 के अधीन बीमाकर्ताओं के अनुमोदन या नवीनीकरण के लिए आवेदन का प्ररूप

भाग क

साधारण विशिष्टयां

1. आवेदक का नाम:. (बीमा कंपनी)

2. देश और निगमन का स्थान: . _____।

3. निगमन की तारीख: . _____।

   (निगमन प्रमाणपत्र संलग्न किया जाना है)

4. अनुरोध की गई प्राधिकरण की श्रेणी: □ अभिहित बीमाकर्ता□ □ स्वीकृत बीमाकर्ता

5. आवेदन फीस [दस लाख रुपये]

6. रसीद संख्या/संव्यवहार ब्योरे :

भाग ख

नियामक, वित्तीय और तकनीकी पात्रता

क्र. सं.	मूल्यांकन मानदंड	अभिहित बीमाकर्ता	स्वीकृत बीमाकर्ता	अनुपालन स्थिति	टिप्पणि याँ (प्रमाणित दस्तावेज़ जमा किए जाने हैं)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1	बीमा नियामक प्राधिकरण के साथ रेजिस्ट्री	**अनिवार्य**	**अनिवार्य**		निगमन देश का नियामक। प्रमाण की अपेक्षित है।
2	सुरक्षा और क्षतिपूर्ति जोखिमों को अंडरराइट करने के लिए प्राधिकरण	**अनिवार्य**	**अनिवार्य**		अनुज्ञप्ति के दायरे में समुद्री तृतीय-पक्ष देनदारियां सम्मिलित होंगी
3	मान्यता प्राप्त समुद्री बीमा संघ की सदस्यता	**अधिमान्य**	**अधिमान्य**		
4	समुद्री दायित्व के हामीदारी में अनुभव	**अनिवार्य** न्यूनतम दस वर्ष सामान्य बीमा जिसमें पांच वर्ष समुद्री बीमा सम्मिलित है	**अनिवार्य** न्यूनतम पांच वर्ष का सामान्य बीमा जिसमें तीन वर्ष का समुद्री बीमा सम्मिलित है		
5	बीमाकर्ता का प्रकार	**अनिवार्य** सरकारी स्वामित्व या होल्डिंग कंपनी	**अनिवार्य** सरकारी स्वामित्व या होल्डिंग कंपनी		
6	भुगतान की गई पूंजी	**अनिवार्य** न्यूनतम 100 मिलियन अमेरिकी डॉलर	**अनिवार्य** न्यूनतम 50 मिलियन अमेरिकी डॉलर		
7	मुफ्त भंडार	**अनिवार्य** न्यूनतम 300 मिलियन अमेरिकी डॉलर	**अनिवार्य** न्यूनतम 150 मिलियन अमेरिकी डॉलर		

8	लेखापरीक्षित वित्तीय ब्योरे	**अनिवार्य** पिछले तीन पूर्ण वित्तीय वर्ष	**अनिवार्य** पिछले तीन पूर्ण वित्तीय वर्ष		
9	आवेदक की क्रेडिट रेटिंग	**अनिवार्य** न्यूनतम बीबीबी+ (एसएंडपी) या समकक्ष	**अनिवार्य** न्यूनतम बीबीबी+ (एसएंडपी) या समकक्ष		
10	पुनर्बीमाकर्ता की क्रेडिट रेटिंग	**अनिवार्य** न्यूनतम बी.बी.बी.+ (एसएंडपी) या समकक्ष	**अनिवार्य** न्यूनतम बीबीबी+ (एसएंडपी) या समकक्ष		
11	पुनर्बीमा कार्यक्रम का प्रकटीकरण	**अनिवार्य**	**अनिवार्य**		प्रतिधारण, परतें, लीड पुनर्बीमाकर्ता, शासी विधियां

भाग ग

परिचालन और दावा प्रबंधन क्षमता

Sr. नहीं।	मूल्यांकन मानदंड	अभिहित बीमाकर्ता	स्वीकृत बीमाकर्ता	अनुपालन प्रास्थिति	टिप्पणियां
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
12	अधिनियम के भाग के अधीन समुद्री दावों को समादिष्ट करने वाली नीति की शब्दांकन। और	**अनिवार्य**	**अनिवार्य**		
13	मलबा हटाने, प्रदूषण, बचाव और आपातकालीन प्रतिक्रिया के लिए स्पष्ट कवरेज	**अनिवार्य**	**अनिवार्य**		
14	मलबा हटाने के लिए असीमित दायित्व विदित करने के भारत के अधिकार की स्वीकृति	**अनिवार्य**	**अनिवार्य**		
15	बीमा प्रमाणपत्र या अन्य वित्तीय सुरक्षा जारी करने की क्षमता जो प्रत्यक्ष कार्रवाई को सक्षम बनाती है	**अनिवार्य**	**अनिवार्य**		
16	वित्तीय सुरक्षा उपकरणों की उपलब्धता	**अनिवार्य** भारतीय पत्तनों के लिए स्वीकार्य वचन पत्र या क्षतिपूर्ति पत्र या बैंक गारंटी।	**अनिवार्य** भारतीय पत्तनों के लिए बैंक गारंटी स्वीकार्य है।		
17	भारत में स्थानीय संवाददाताओं या वकीलों की 24 7 उपलब्धता	**अनिवार्य**	**अनिवार्य**		
18	समर्पित भारत नोडल अधिकारी या भारत डेस्क	**अनिवार्य**	**अनिवार्य**		संवाददाता से अभिहित किया जा सकता है

19	दावों का निपटान और निपटान क्षमता	**अनिवार्य**	**अनिवार्य**		औसत निपटान समयसीमा और वृद्धि तंत्र
20	भारत में बकाया दावों या मुकदमेबाजी का प्रकटीकरण	**अनिवार्य**	**अनिवार्य**		पिछले तीन वित्तीय वर्षों के लिए ब्योरे
	टिप्पण : दावों के प्रकटीकरण के प्रयोजन के लिए, किसी भी दावे को बकाया नहीं माना जाएगा जहां बीमित पोत स्वामी की विधिकों देयता का अंतिम रूप से अवधारित नहीं किया गया है या जहां किसी निर्णय या मध्यस्थता के निर्णय का प्रवर्तन लंबित नहीं है।				

भाग घ

प्रतिक्रिया तत्परता और कानूनी संरेखण

क्र. सं.	**मूल्यांकन मानदंड**	**अभिहित बीमाकर्ता**	**स्वीकृत बीमाकर्ता**	**अनुपालन स्थिति**	**टिप्पणियां**
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**	**(5)**	**(6)**
21	भारत में अनुमोदित समुद्री प्रदूषण प्रतिक्रिया प्रचालक के साथ संबिदा	**अनिवार्य**	**अनिवार्य**		
22	बचाव, समुद्री अग्निशमन, एचएनएस और तेल रिसाव प्रतिक्रिया संबिदा	**अनिवार्य**	**अनिवार्य**		
23	पत्तन प्राधिकरणों और डीजी के साथ वास्तविक समय डेटा साझा करने का कार्य करना	**अनिवार्य**	**अनिवार्य**		
24	भारतीय विधि के अनुपालन का शपथ पत्र	**अनिवार्य**	**अनिवार्य**		वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 2025 और उसके अधीन बनाए गए नियम

25	(a) पिछले नियामक प्रतिबंधों या प्रवर्तन कार्यों की घोषणा	**अनिवार्य**	**अनिवार्य**	समेकित हलफनामे को नोटरी जन साधारण के समक्ष नोटरीकृत किया जाएगा और आवेदक द्वारा समयक रूप से प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा निष्पादित किया जाएगा	शून्य घोषणा, यदि लागू हो
	(b) वार्षिक अनुपालन पुष्टि के लिए उपक्रम करना	**अनिवार्य**	**अनिवार्य**		
	(c) प्रशासन द्वारा निरीक्षण और लेखापरीक्षा के अधिकार की स्वीकृति	**अनिवार्य**	**अनिवार्य**		
	(d) भौतिक परिवर्तनों की रिपोर्ट करने का दायित्व	**अनिवार्य**	**अनिवार्य**		वित्तीय, रेटिंग, स्वामित्व, नियामक स्थिति
	(e) इन नियमों के अधीन निलंबन या वापसी के आधार की पावती	**अनिवार्य**	**अनिवार्य**		

[फा. सं. एसवाई-19014 /199 /2025-एमजी-भाग(10)]

वेंकटेसपति एस, संयुक्त सचिव

MINISTRY OF PORTS, SHIPPING AND WATERWAYS

NOTIFICATION

New Delhi, the 16th September, 2026

G.S.R. 815(E).— In exercise of the powers conferred by sub-section (1) and clauses (d), (e) and (f) of sub-section (2) of section 174, sub-section (1) of section 188, clause (e) of sub-section (2) of section 210, sub-section (1) and clause (b) of sub-section (2) of section 230, sub-section (1) and clause (d) of sub-section (2) of section 260, section 290, sub-section (1) and clauses (h) and (l) of sub-section (2) of section 319 and, sub-section (2) of section 320 of the Merchant Shipping Act, 2025 (24 of 2025), and in supersession of the Merchant Shipping (Regulation of Entry of Ships into Ports, Anchorages and Offshore Facilities) Rules, 2012, except as respect and to things done or omitted to be done before such supersession, the Central Government hereby makes the following rules, namely:–

1. Short title and commencement.— (1) These rules may be called the Merchant Shipping (Regulation of Entry of Ships into Coastal Waters) Rules, 2026.

(2) They shall come into force on the date of their publication in the Official Gazette.

2. Application. -(1) These rules shall apply to—

(a) all Indian ships; and

(b) all ships, other than Indian ships, operating in or navigating through the coastal waters of India, whether or not such ships enter any port, anchorage, offshore facility or any other place within India.

(2) These rules shall not apply to warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by the Government of any foreign State and used for the time being only for non-commercial purposes.

3. Definitions. - (1) In these rules, unless the context otherwise requires,—

(a) “accepted insurer” means an insurer, not being a member of the International Group of Protection and Indemnity Clubs, authorised by the Central Government under these rules upon having satisfied the eligibility criteria specified in the Second Schedule in the accepted insurer level, and whose authorisation shall be valid for a period of one year, renewable on fresh application;

(b) “Act” means the Merchant Shipping Act, 2025 (24 of 2025);

(c) “Administration” means the Director-General of Maritime Administration;

(d) “certificate of insurance or other financial security” means a certificate issued by the flag State or any other entity authorised by it, attesting that insurance or other financial security, such as a guarantee of a bank or similar institution, is in force in accordance with the provisions of the applicable conventions to cover maritime claims.

(e) “designated insurer” means an insurer, not being a member of the International Group of Protection and Indemnity Clubs, authorised by the Central Government under these rules upon having satisfied the eligibility criteria specified in the Second Schedule in the designated insurer level, which criteria are more stringent than those applicable to an accepted insurer, and whose authorisation shall be valid for a period of five years, renewable on fresh application;

(f) “insurance” means compulsory insurance or other financial security required to be maintained under the Act and the rules made thereunder, and includes Protection and Indemnity insurance providing third-party cover for the ship owner’s, operator’s or charterer’s liabilities in respect of maritime claims arising from ship operations;

(g) “insurer” means an insurance company, mutual association, or financial security provider that underwrites insurance and is either a member club of the International Group of Protection and Indemnity Clubs or any other insurer or financial security provider authorised by the Central Government under rule 9;

(h) “International Group of Protection and Indemnity Clubs” means the association of independent, not-for-profit mutual Protection and Indemnity insurers comprising the Principal Clubs, Affiliated Associations and

reinsured subsidiaries, published on the official website of the International Group of Protection and Indemnity Clubs, as amended from time to time;

(i) "operator" means the ship owner or any other organisation or person, such as the manager or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the ship owner and has agreed to take over the duties and responsibilities enshrined under the International Safety Management Code;

(j) "shipping agent" means any person or entity appointed by or on behalf of the ship owner or operator to act as agent in respect of the ship's entry into, stay at, or departure from any port or place in India, and includes any person authorised to make declarations, submit documents, or undertake obligations on behalf of the ship owner or operator under these rules.

(2) The words and expressions used, but not defined in these rules, and defined in the Act, shall have the same meanings respectively, assigned to them in the Act.

4. Insurance requirements.— (1) Every ship to which these rules apply shall possess insurance to the extent required under the Act and the applicable rules made thereunder.

(2) The insurance shall be obtained only from—

(a) an insurer, being a member of the International Group of Protection and Indemnity Clubs; or

(b) any insurer authorised by the Central Government under rule 9; or

(c) any other Indian insurer, as may be specified by the Central Government.

5. Requirements for certificate of class by ships other than Indian ships.— (1) Without prejudice to any other provision of these rules, every ship other than an Indian ship, entering or operating within coastal waters, being—

(a) an oil product tanker or chemical tanker of more than ten years old; or

(b) a general cargo ship, bulk carrier, offshore support vessel, passenger ship, or any other type of cargo ship of more than ten years old; or

(c) a liquefied natural gas tanker or liquefied petroleum gas tanker of more than fifteen years old; or

(d) any other type of ship of more than ten years old,

shall hold a certificate of class issued by—

(a) a classification society, being a member of the International Association of Classification Societies; or

(b) a recognised organisation.

Explanation.— For the purposes of this sub-rule, the expression "recognised organisation" means a classification society or other body recognised by the Central Government for the purpose of performing statutory surveys, audits, inspections, approvals and certification functions on behalf of the Central Government.

(2) For the purposes of this rule, the age of a ship shall be calculated from the date of delivery as recorded in the safety construction certificate.

6. Requirements for ships other than Indian ships entering or operating in coastal waters.- (1) Every ship, other than an Indian ship, entering into, present in, or sailing out of any Indian port, or seeking port facilities, or transiting or operating within the coastal waters, shall—

(a) maintain a valid insurance, as specified under rule 4;

(b) maintain a valid certificate of class;

(c) maintain a valid salvage contract and marine pollution response contract with a salvor entered into under the applicable rules made under the Act.

(2) The operator or shipping agent of every ship other than an Indian ship, seeking entry into any port, shall submit to the concerned port authority, at least forty-eight hours prior to the ship's entry into the port limits of that port, such documents as may be necessary for the purpose of ensuring compliance with sub-rule (1).

(3) Before granting entry or port clearance to any ship, the port authority shall verify the validity of the insurance and any associated documents required thereunder including—

(a) ensuring that the certificate of insurance or other financial security is valid on the date of the ship's entry into coastal waters and remains valid for a minimum period of three months from the date of entry, or for the anticipated duration of the ship's stay within coastal waters, whichever is longer:

Provided that where the certificate of insurance or other financial security is subject to annual renewal and the remaining period of validity on the date of entry is less than three months, the port authority may permit entry subject to the operator furnishing a written undertaking to renew the certificate before its expiry and submission of proof of renewal to the port authority;

(b) the validity of the certificate of class as may be required under rule 5; and

(c) the validity of the salvage contract and the marine pollution response contract.

(4) Copies of documents referred to in sub-rules (2) and (3), including certificates and validity of insurance, shall be maintained by the concerned port authorities in physical or electronic format or in any other manner as specified by the Administration.

(5) For the purpose of verification under sub-rule (3), the port authority shall rely—

(a) on the information published on the official website of the respective insurer; or

(b) upon a written confirmation of insurance coverage issued by the insurer or its authorised correspondent; or

(c) upon such other means of verification as may be specified by the Administration.

(6) Where the insurance of a ship has been cancelled, suspended, or has otherwise ceased to be in force for any reason whatsoever, the operator shall immediately obtain a new or renewed certificate of insurance or other financial security and submit a copy thereof to the nearest port authority for verification, failing which the port authority may detain the ship or refuse port clearance until valid insurance is obtained.

(7) Every insurer providing insurance under these rules shall ensure that—

(a) the validity status of the insurance coverage is clearly displayed on its official website in a manner that permits timely verification by the port authority;

(b) where the minimum period of validity specified in sub-rule (3) is not met, the official website expressly displays the validity status together with appropriate remarks; and

(c) the official website indicates any limitation, qualification or deviation from the specified period of cover.

(8) Any ship not complying with the requirements of this rule shall be liable to the controlled measures and detention of vessels under sub-section (1) of section 307 of the Act.

(9) The age norms, as may be specified by the Administration under sub-section (1) of section 307 of the Act in respect of Indian ships, shall apply, *mutatis mutandis*, to foreign-flagged ships operating or navigating in coastal waters, irrespective of whether such ships subsequently enter any port or any other place within India.

7. Obligations in event of marine casualty or incident.— (1) In the event of a marine casualty or incident posing a threat to life, property, navigation or the marine environment,—

(a) any dispute, disagreement, or uncertainty between the ship owner, the hull and machinery insurance provider, and the insurer, including disputes relating to coverage or apportionment of costs, shall not impede, delay, or otherwise affect the commencement or continuation of response measures;

(b) the insurer shall, upon receipt of notice of such casualty or incident, promptly respond, cooperate, and facilitate the activation and continuity of emergency response measures, including by confirming coverage or acknowledging the claim, nominating correspondents, and coordinating with the ship owner, the hull and machinery insurance provider, and the competent authorities, notwithstanding any dispute, disagreement, or uncertainty regarding coverage, quantum, or apportionment of costs;

(c) where the Administration considers that the response measures are inadequate, ineffective, or delayed, the Administration may cause such action to be taken as may be deemed necessary, and the cost of such action shall be recoverable from the ship owner or insurer in accordance with the insurance arrangements, international conventions and applicable laws.

(2) Where any insurer fails to respond to a notice issued by the Administration in connection with a marine casualty or incident within such time as may be specified or unreasonably delays response, cooperation, or facilitation required

for emergency response, the Administration may by order, after recording reasons in writing and after giving an opportunity of being heard, take one or more of the following actions, namely:—

(a) cease to recognise such insurer which is a member of the International Group of Protection and Indemnity Clubs; or

(b) suspend or withdraw the authorisation of such insurer authorised by the Central Government as a designated insurer or an accepted insurer; or

(c) cease to recognise such insurer specified by the Central Government.

(3) Where a marine casualty or incident involves a ship that is uninsured, or in respect of which the insurance certificate is fraudulent, lapsed, cancelled, or otherwise invalid, or where the insurer or financial security provider cannot be identified or contacted within twenty-four hours from the time the Administration first attempts to establish contact with such insurer or financial security provider, the Administration may direct such emergency response measures as are necessary be undertaken.

(4) The cost of any emergency response measures undertaken under sub-rule (3) shall be borne by the ship owner and shall constitute a statutory debt due to the Central Government, recoverable from the ship owner, and from the proceeds of the sale of the ship or its cargo, in accordance with the provisions of the Act and the applicable laws.

8. Declaration by operator through shipping agent. — (1) The operator of every ship, other than an Indian ship, shall, through its shipping agent, submit to the port authority, together with the documents required under rule 6, a signed declaration in the form specified in the First Schedule, which may be submitted in physical form or by electronic means, duly authenticating the following, namely:—

(a) where a shipping agent has been appointed, that the appointment of the shipping agent is valid and effective from the time the ship enters the coastal waters and remain so until the ship departs therefrom; and

(b) that all certificates, documents, and information submitted under these rules are true and correct to the best of the operator's knowledge and belief.

(2) Without prejudice to the obligations of the operator under these rules, the shipping agent, on behalf of the operator, making an application for the entry of a ship into any port or any other place within India, shall ensure compliance with all requirements specified under these rules.

(3) Where a shipping agent fails to ensure compliance with any requirement under these rules, or submits a declaration under sub-rule (1) that is found to contain any false or misleading information, the port authority may, in addition to any penalty under the Act or these rules, refuse to accept any further declarations from such shipping agent until the Administration is satisfied that adequate corrective measures have been taken.

9. Authorisation of an insurer. — (1) An insurance issued by an insurer being a member of the International Group of Protection and Indemnity Clubs shall be recognised for the purposes of these rules.

(2) An insurer not being a member of the International Group of Protection and Indemnity Clubs, seeking authorisation or renewal of authorisation as a designated insurer or an accepted insurer, shall apply to the Administration in the form specified in the Second Schedule, along with all documents specified therein.

(3) The Central Government shall, on the basis of the evaluation carried out by the committee under rule 10, grant authorisation to an applicant referred to in sub-rule (2), only upon being satisfied that the applicant fulfils the eligibility criteria specified in the Second Schedule, subject to such conditions, limitations, or periodic reviews as the Central Government may deem necessary.

(4) The Administration shall maintain and publish on the official website a list of all insurers authorised under these rules, together with the category of authorisation, the period of validity of such authorisation, and any conditions attached thereto.

10. Constitution and functions of committee. – (1) There shall be a committee to evaluate applications made under rule 9, consisting of the following members, namely:—

(a) Director-General – Chairperson;

(b) Nautical Advisor – Member;

(c) Chief Surveyor – Member;

(d) Chief Ship Surveyor – Member;

(e) Nautical Surveyor – Member Secretary;

(f) Representative from the Ministry of Ports, Shipping and Waterways – Member;

(g) Representative from Insurance Regulatory and Development Authority of India – Member;

(h) Representative from General Insurance Corporation of India – Member;

(i) Representative from Mumbai Port Authority – Member;

(j) Representative from Jawaharlal Nehru Port Authority – Member;

(k) Any other member co-opted by the Chairperson – Member.

(2) The committee shall assess applications for authorisation under rule 9 based on the criteria specified in the Second Schedule.

(3) The meetings of the committee shall be convened at least once in a calendar year by the Chairperson or a nominee of the Chairperson, and the quorum shall consist of at least half of the members, including the Chairperson or his nominee:

Provided that the committee may, where necessary, convene such additional meetings for the effective discharge of its functions under these rules.

(4) The Administration shall, at such intervals as may be considered appropriate, review and update the list of insurers, not being members of the International Group of Protection and Indemnity Clubs, authorised under these rules, and may remove from the list any insurer whose authorisation has been suspended or withdrawn.

(5) The committee shall forward its recommendations to the Central Government, which shall have the final authority to approve or reject such recommendations.

(6) The fee payable in respect of an application for approval or renewal of insurers made under the Second Schedule shall be ten lakh rupees.

(7) Subject to the provisions of these rules, the committee may regulate its own procedure, including the manner of seeking additional information from applicants, the procedure for making representations, and the recording of minutes of its meetings.

11. Power to exempt ships from these rules. — (1) The Administration may, with the prior approval of the Central Government and in conformity with the provisions of section 300 of the Act, exempt any ship or category of ships from any specific requirement under these rules, in whole or in part, for a specified time, subject to such conditions as may be deemed appropriate:

Provided that such exemption shall be granted only if the Administration is satisfied that granting the exemption shall not contravene India's obligations under any of international conventions and that the ship in question provides an equivalent level of safety and environmental protection by other means.

(2) Any such exemption granted under this rule shall be documented and may be revoked at any time if the conditions attached are not fulfilled or if the reasons for granting it ceases to apply.

12. Power to deny entry, detain or move ship. –Where the Central Government has reasonable grounds to suspect that a ship—

(a) which proposes to enter a port, anchorage, offshore facility or any other place within India, does not comply with the requirements of these rules, it may direct the proper officer to deny such entry under section 137 of the Act;

(b) does not comply with the requirements under these rules or poses a threat of harm to the coast or coastal waters or has caused such harm, it may direct any proper officer to detain the ship under section 290 of the Act or have the ship moved to such place and for such period as it may deem fit.

13. Penalty. – (1) Any contravention of these rules or failure to comply with any requirement thereof shall be liable to penalties as specified in the Act.

(2) Whoever breaches any rule herein, for which no specific penalty is provided under sub-section (2) of section 281 of the Act, shall be liable to a penalty which may extend to fifty thousand rupees, and if the breach is a continuing one, with a further penalty which may extend to five thousand rupees for every day after the first day during which the breach continues.

FIRST SCHEDULE
(See rule 8)

DECLARATION BY SHIP OWNER OR OPERATOR THROUGH SHIPPING AGENT

1. Ship Particulars

1.1. Name of Ship: _____

1.2. IMO Number / Official Number / Call Sign: _____

1.3. Flag of Registry: _____

1.4. Port of Registry: _____

2. Operator / Owner Details

2.1. Name: _____

2.2. Registered Address: _____

2.3. Contact Details (Tel/ Mob / Fax / E-mail): _____

3. Shipping Agent Details

3.1. Name of Shipping Agent: _____

3.2. Address of Shipping Agent: _____

3.3. Contact Details (Tel/ Mob / Fax / E-mail): _____

4. Declaration

I, the undersigned, hereby declare as follows:

a. The appointment of the shipping agent named above is valid and effective from the time of the ship's entry into Indian coastal waters until departure therefrom.

b. The ship holds valid insurance or other financial security complying with the Merchant Shipping (Regulation of Entry of Ships into Coastal Waters) Rules, 2026.

c. The ship holds a valid certificate of class as required under rule 5 of the said rules.

d. The ship has in force a valid salvage contract and a valid marine pollution response contract with a salvor authorised under the applicable rules made under the Act.

e. All certificates, documents and information submitted in connection with this declaration are true and correct to the best of my knowledge and belief, and I am aware that any false declaration renders the declarant liable to penalties under the Act.

f. I am duly authorised to make this declaration on behalf of the ship owner or operator named above.

5. Signature of Declarant

5.1. Name: _____

5.2. Designation: _____

5.3. Company / Organisation : _____

5.4. Place: _____

5.5. Date: _____

5.6. Signature: _____

5.7. Company Stamp / Seal (if any): _____

6. For Official Use

6.1. Date of Receipt: _____

6.2. Documents Verified: Insurance ☐ Class certificate ☐ Salvage contract ☐ Marine Pollution Response Contract ☐ Others ☐

6.3. Entry/Port Clearance Granted (Yes / No): _____

6.4. Remarks (if any): _____

6.5. Signature and Stamp of the issuing Authority: _____

SECOND SCHEDULE

[See rules 3(a), (e), 9(2),(3) 10(2) and (6)]

MINISTRY OF PORTS, SHIPPING AND WATERWAYS,
GOVERNMENT OF INDIA
DIRECTORATE GENERAL OF MARITIME ADMINISTRATION, MUMBAI

FORM OF APPLICATION FOR APPROVAL OR RENEWAL OF INSURERS UNDER RULE 9 OF THE MERCHANT SHIPPING (REGULATION OF ENTRY OF SHIPS INTO COASTAL WATERS) RULES, 2026

PART A

GENERAL PARTICULARS

1. Name of Applicant (Insurance Company) : .....

2. Country and Place of Incorporation : .....

3. Date of Incorporation : .....

   (Certificate of Incorporation to be enclosed)

4. Category of Authorisation Requested : ☐ Designated Insurer

   ☐ Accepted Insurer

5. Application Fee [Ten lakh rupees] :

6. Receipt Number / Transaction Details :

PART B

REGULATORY, FINANCIAL AND TECHNICAL ELIGIBILITY

Sr. No.	Evaluation Criteria	Designated Insurer	Accepted Insurer	Compliance Status	Remarks (Substantiating Documents to be submitted)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1	Registration with insurance regulatory authority	**Mandatory**	**Mandatory**		Regulator of country of incorporation. Proof required.
2	Authorisation to underwrite protection and indemnity risks	**Mandatory**	**Mandatory**		Licence scope to include maritime third-party liabilities
3	Membership of recognised marine insurance association	**Preferable**	**Preferable**		
4	Experience in underwriting marine liabilities	**Mandatory** Minimum ten years general insurance including five years marine	**Mandatory** Minimum five years general insurance including three years marine		
5	Type of insurer	**Mandatory** Government owned or holding company	**Mandatory** Government owned or holding company		
6	Paid-up capital	**Mandatory** Minimum USD 100 million	**Mandatory** Minimum USD 50 million		
7	Free reserves	**Mandatory** Minimum USD 300 million	**Mandatory** Minimum USD 150 million		

8	Audited financial statements	**Mandatory** Last three completed financial years	**Mandatory** Last three completed financial years		
9	Credit rating of applicant	**Mandatory** Minimum BBB+ (S&P) or equivalent	**Mandatory** Minimum BBB+ (S&P) or equivalent		
10	Credit rating of reinsurer	**Mandatory** Minimum BBB+ (S&P) or equivalent	**Mandatory** Minimum BBB+ (S&P) or equivalent		
11	Disclosure of reinsurance programme	**Mandatory**	**Mandatory**		Retention, layers, lead reinsurer, governing law

PART C

OPERATIONAL AND CLAIMS HANDLING CAPABILITY

Sr. No.	**Evaluation Criteria**	**Designated Insurer**	**Accepted Insurer**	**Compliance Status**	**Remarks**
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**	**(5)**	**(6)**
12	Policy wording covering maritime claims under Parts IX and XII of the Act	**Mandatory**	**Mandatory**		
13	Explicit coverage for wreck removal, pollution, salvage and emergency response	**Mandatory**	**Mandatory**		
14	Acknowledgement of India's right to prescribe unlimited liability for wreck removal	**Mandatory**	**Mandatory**		

15	Ability to issue certificate of insurance or other financial security enabling direct action	**Mandatory**	**Mandatory**		
16	Availability of financial security instruments	**Mandatory** Letter of Undertaking or Letter of Indemnity or Bank Guarantee acceptable to Indian ports.	**Mandatory** Bank Guarantee acceptable to Indian ports.		
17	24 × 7 availability of local correspondents or lawyers in India	**Mandatory**	**Mandatory**		
18	Dedicated India nodal officer or India desk	**Mandatory**	**Mandatory**		Can be nominated from the correspondent
19	Claims handling and settlement capability	**Mandatory**	**Mandatory**		Average settlement timelines and escalation mechanism
20	Disclosure of outstanding claims or litigation in India	**Mandatory**	**Mandatory**		Statements for preceding three financial years
	Note: For the purpose of claims disclosure, no claim shall be treated as outstanding where legal liability of the insured ship owner has not been finally determined or where enforcement of a judgment or arbitral award is not pending.				

PART D

RESPONSE READINESS AND STATUTORY ALIGNMENT

Sr. No.	Evaluation Criteria	Designated Insurer	Accepted Insurer	Compliance Status	Remarks
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
21	Contract with approved marine pollution response operator in India	**Mandatory**	**Mandatory**		
22	Salvage, marine firefighting, HNS and oil spill response contracts	**Mandatory**	**Mandatory**		
23	Undertaking for real-time data sharing with Port Authorities and DG	**Mandatory**	**Mandatory**		
24	Affidavit of compliance with Indian laws	**Mandatory**	**Mandatory**		Merchant Shipping Act, 2025 and rules made thereunder
25	(a) Declaration of past regulatory sanctions or enforcement actions	**Mandatory**	**Mandatory**	Consolidated affidavit shall be notarised before a Notary Public and executed by a person duly authorised by the applicant	Nil declaration, if applicable
	(b) Undertaking for annual compliance confirmation	**Mandatory**	**Mandatory**		
	(c) Acceptance of right of inspection and audit by Administration	**Mandatory**	**Mandatory**		
	(d) Obligation to report material changes	**Mandatory**	**Mandatory**		Financial, rating, ownership, regulatory status
	(e) Acknowledgement of grounds for suspension or withdrawal under these Rules	**Mandatory**	**Mandatory**		

[F. No. SY-19014/199/2025-MG-Part(10)]

VENKATESAPATHY S, Jt. Secy.

Uploaded by Dte. of Printing at Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.

सत्यमेव जयते
भारत सरकार / GOVERNMENT OF INDIA
पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय
MINISTRY OF PORTS, SHIPPING AND WATERWAYS
नौवहन महानिदेशालय, मुंबई
DIRECTORATE GENERAL OF SHIPPING, MUMBAI

Merchant Shipping Notice No. 01 of 2026

File Ref. No: 25-63011/70/2025-NT - DGS **Date: 15.01.2026**

Subject: Criteria for Empanelment and Retention of Salvors

1. Background

With the rapid expansion of India's maritime sector, including increased vessel traffic and the growth of port infrastructure, the risk of maritime incidents has also risen significantly. This has necessitated the creation of a structured salvage framework to strengthen national preparedness and ensure timely, coordinated responses to marine casualties, in line with international best practices.

2. Statutory Mandate

The statutory basis for this initiative is provided under the Merchant Shipping Act, 2025 (Act 24 of 2025). Under Part XII, Chapter II, Section 255, the Central Government is empowered to prescribe and implement criteria for the retention and empanelment of salvors in India. This mandate is intended to establish a dedicated mechanism for effective response to maritime emergencies along the Indian coast and in its waters.

3. Framework for a National Salvage Ecosystem

Pursuant to this mandate, the Directorate General of Shipping has prepared criteria for the empanelment and retention of Salvors. The objective is to build a national salvage ecosystem with enhanced capacity for emergency response, towing, firefighting, salvage operations, and spill response. The framework envisions a financially viable and operationally sustainable model, whereby assets and resources are strategically positioned to enable **deployment within twenty-four (24) hours of an incident** having been reported.

Such Salvors are required to establish in-house firefighting, spill response capacity and shall have the capacity to engage and deploy high bollard pull tugs which may be stationed at strategic locations or have an agreement with other recognized service providers. Further, arrangements are to be made for emergency response assets which will be deployed at strategic coastal locations to ensure rapid mobilisation. This model is intended to advance the development of a self-sustaining salvage hub for India.

The draft Merchant Shipping (Wreck & Salvage) Rules, 2026 and Merchant Shipping (Regulation of Entry of ships into Coastal Waters) Rules, 2026 mandates every ship entering into or sailing out of any Indian port, terminal, anchorage, or seeking port facilities or Indian offshore facilities within coastal waters shall be required to maintain a valid contract with the Salvors empanelled under the MS Act. The stakeholder consultation for the draft rules has been completed. The said requirements will come into force immediately upon notification of the rules. Considering the fact that the draft rules will be notified shortly, it has been decided to commence the process of empanelment of Salvors based on the criteria given in this notice from 01st Feb 2026.

4. Essential Criteria for Empanelment

The criteria set out essential requirements for empanelment and retention of Salvors. Applicants must be duly registered entities, either Indian companies or joint ventures with Indian partners in the case of foreign firms, with a minimum paid-up capital requirement and demonstrable financial stability. Further, such salvors are required to establish at-least one (01) centralized Headquarters with warehouse and operational bases on Indian coasts within twelve (12) months of empanelment, and to expand the operations nationwide within three (03) years.

Applicants must maintain adequate salvage assets and equipment in India, supported by qualified and experienced personnel. Firms are required to demonstrate operational capability by evidencing successful salvage operations (Wreck Removal/ Refloating/ Spill Recovery/ Underwater repairs) in the preceding five (05) years, with preference given to those with prior experience in the Indian Ocean Region, Red Sea, Gulf of Aden and Persian Gulf. The salvors must also hold membership in the International Salvage Union or an equivalent accreditation.

To ensure integration with India's emergency response system, salvors must have tie-ups with recognised Marine Pollution Response Operators (MPROs), and enter into agreements with ship operators/Tug owners for the emergency deployment of tugs, with mobilisation required within twenty-four (24) hours of an incident.

5. Procedure for Empanelment

The procedure for empanelment of Salvors shall be as delineated and notified by the Competent Authority i.e. Director General of Maritime Administration. Interested entities seeking empanelment are required to submit their applications to the Competent Authority in accordance with the Merchant Shipping (Wreck and Salvage) Rules, 2026. The application shall be submitted strictly in accordance with the prescribed checklist annexed to this Notice, along with all requisite enclosures and supporting documents.

The Competent Authority shall undertake a detailed examination of the applications received to assess the technical capability, operational preparedness, and financial soundness of the applicants in accordance with the eligibility criteria stipulated. The Competent Authority may convene a meeting with the applicants for the purpose of evaluating their submissions, seeking clarifications, or eliciting additional information as considered necessary.

Upon due consideration and to the satisfaction of the Competent Authority, the eligible salvors shall be notified for empanelment. The Competent Authority may constitute an advisory committee of experts for evaluation of applications received for empanelment of Salvors. The decision of the

Competent Authority in this regard shall be final and communicated to the concerned applicants through the established official channels.

6. General Provisions

Accordingly, all prospective Salvors are advised to carefully examine the criteria and procedure set out herein and in the annexed checklist, and to ensure strict compliance while submitting their applications for empanelment. The terms used herein shall have the respective meaning assigned to them in the Merchant Shipping Act, 2025, the Merchant Shipping (Wreck & Salvage) Rules, 2026 and any other Merchant Shipping Rules that may be applicable to the notice.

The Directorate General of Shipping reserves the right to seek additional information, impose further conditions, modify the criteria, or withdraw or suspend empanelment, as may be considered necessary in the interest of maritime safety, environmental protection and orderly development of the national salvage ecosystem.

This is issued with the approval of the Competent Authority.

15/01/2026

Capt. Harinder Singh,

Nautical Surveyor & DDG(Tech.)

Annexure 1

MINISTRY OF PORTS, SHIPPING AND WATERWAYS

GOVERNMENT OF INDIA

DIRECTORATE GENERAL OF SHIPPING

CHECK LIST FOR EVALUATING APPLICATIONS FOR APPROVAL OF EMPANELMENT AND RETENTION OF SALVAGE FIRMS UNDER PART XII OF THE MERCHANT SHIPPING ACT, 2025.

Sr. No	Criteria	Requirements	Remarks
(1)	(2)	(3)	(4)
1	Registration with the relevant regulatory body (Ministry of Corporate Affairs)	Mandatory	Copy of certificate of incorporation to be submitted
2	Type of Company (Indian Company or Joint Venture with an Indian Entity by foreign salvage firms)	Mandatory	In case of Joint Venture, details of all entities to be submitted
3	Total paid-up capital of the Company	1 (one) crore (Mandatory)	Evidence required to be submitted with the application
4	Audited Financial Statements indicating positive net worth and turnover of the Indian entity/Joint Venture with Indian entity	Last 1 year's financial statement and Turnover of 5 crores (Mandatory)	Evidence required to be submitted with the application Note: In case of newly formed Joint Venture entity, preceding turnovers of each entity shall be taken into account' to the Financial Statements indicating positive net worth and turnover criteria.
5	Operational set-up/ Stand-by locations around Indian Coast	Establishment of minimum Operational set-up/Stand-by locations at any one location on East and West Coast of India within 12 months (Assurance of setting up a minimum 4 locations around the Indian Coast within 3 years)	Evidence to be submitted for the existing facility. Detailed setup plan to be submitted along with the application
6	Assets/Equipment's available on standby	Mandatory	Evidence of assets/salvage equipment's available in India or which may be shipped to India, to be submitted with the application

7	Manpower Requirements (Salvage Master, Naval Architect, Chemist, Firefighting Expert and other salvage personnel)	Mandatory	Details, qualifications and experience of Salvage Master[1], Naval Architect, Chemist, Firefighting Expert and other salvage personnel to be provided
8	Experience of successful completion of salvage operations in last 05 years.[2]	Successful completion of minimum 4 salvage operations (Mandatory)	Evidence of successful completion of salvage operation to be submitted
9	Experience of conducting salvage operations around Indian Ocean Region, Red Sea, Gulf of Aden and Persian Gulf in the last 10 years	Successful completion of minimum 2 salvage operations (Preferred)	Evidence of successful completion of salvage operation to be submitted
10	Details of any unsuccessful salvage operations	As applicable	Details required to be submitted with the application
11	A Member of International Salvage Union or equivalent accreditation	Mandatory	Evidence required to be submitted with the application. Note: ISU accreditation maybe of one of the partners in case of a JV.
12	Adequate Professional Indemnity insurance by reputable insurer to be maintained by Salvage company	Mandatory	Evidence required to be submitted with the application
13	Tie up with MPRO (Marine Pollution Response Operators) in India with the list of equipment's and its locations	Mandatory	Evidence of tie up with MPRO required to be submitted with the application
14	Tie up/MOU with Ship operators/owners/managers for Emergency deployment of Tugs	Agreement should state that the tugs should be mobilized within 24 hours of reporting (Mandatory)	Evidence of tie up/MOU with Ship operators / owners/ managers required to be submitted with the application
15	24 X 7 availability of Point of Contact for salvage	Mandatory	Declaration to be provided with the details of Point of Contact
16	Affidavit to comply with Indian laws	Mandatory	In compliance with the Merchant Shipping Act, 2025, Indian Ports Act, 2025 & other applicable Indian Laws

****

[1] Key personnel should have a certain level of security clearance with authorities (Ports, Indian Coast and Indian Navy) for expeditious deployment.

[2]Emphasis should be placed on the scope of work, and the complexity of the salvage case, including cooperation with local authorities and other local Indian companies, which is demonstrative of the understanding and knowledge of Indian salvage companies and salvage capabilities.

भारत सरकार / GOVERNMENT OF INDIA
पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय
MINISTRY OF PORTS, SHIPPING AND WATERWAYS
समुद्रीय प्रशासन महानिदेशालय, मुंबई
DIRECTORATE GENERAL OF MARITIME ADMINISTRATION, MUMBAI

DGMA Circular No. 69 of 2026

File No.: 25-104/57/2025-NT-DGS (Comp. No.: 37653) **Dated: 14.10.2026**

Subject: Exemption from immediate compliance to requirements under the Merchant Shipping (Regulation of Entry of Ships into Coastal Waters) Rules, 2026, revised requirements for ships entering or operating in Indian coastal waters, reg.

The Government of India has notified the Merchant Shipping (Regulation of Entry of Ships into Coastal Waters) Rules, 2026 ("**the 2026 Rules**") vide G.S.R. 815(E) dated 16 September 2026, under the Merchant Shipping Act, 2025 (24 of 2025) ("**the Act**"). The 2026 Rules supersede the Merchant Shipping (Regulation of Entry of Ships into Ports, Anchorages and Offshore Facilities) Rules, 2012 ("**the Port Entry Rules, 2012**"). A copy of the revised 2026 Rules is available on the DGMA website.

2. The 2026 Rules apply to all Indian ships and to every ship other than an Indian ship that operates in or navigates through Indian coastal waters, whether or not it enters an Indian port, anchorage or offshore facility.

3. A ship other than an Indian ship entering or operating in Indian coastal waters, whose age exceeds the threshold given under Rule 5 of the 2026 Rules, shall hold a valid certificate of class issued by a classification society which is a member of International Association of Classification Societies (IACS) or by a Recognised Organisation.

4. Further, as per Rule 6 of the 2026 Rules, every ship other than an Indian ship which enters, remains in or sails out of an Indian port, seeking port facilities, or transits or operates within Indian coastal waters shall be required to maintain **a valid Salvage Contract and Marine Pollution Response Contract with an entity approved under the Act**. This specific requirement given under Clause 6(1)(c) of the 2026 Rules is intended to ensure that salvage and pollution response support is available to a ship in the event of a casualty, pollution incident or other emergency.

5. The Administration has initiated the process of empanelment of salvors and marine pollution response operators in accordance with the checklists specified under the Merchant Shipping (Wreck and Salvage) Rules, 2026. The Merchant Shipping (Wreck and Salvage) Rules 2026 will be notified shortly. After notification of the said Rules, the procedure for finalisation of retention of salvors and marine pollution response operators in accordance with the Merchant Shipping (Wreck and Salvage) Rules, 2026 is expected to take some time. For the said reason, the requirement at Clause 6(1)(c) of the 2026 Rules cannot be complied with until the approved salvors and marine pollution response operators have been notified. Hence, there is a need to provide a sufficient window period to allow ship owners and operators to enter into the requisite contracts stated under the 2026 Rules.

14/10/26

9वीं मंजिल, बीटा बिल्डिंग, आई थिंक टेक्नो कैंपस, कांजुर गाँव रोड, कांजुरमार्ग (पूर्व), मुंबई - 400042
9th Floor, Beta Building, I-Think Techno Campus, Kanjur Village Road, Kanjurmarg (E), Mumbai - 400042.
फ़ोन/Tel No.: +91-22-2575 2040/1/2/3 फ़ैक्स/Fax.: +91-22-25752029/35 ई-मेल/Email: dgship-dgs@nic.in वेबसाइट/Website: www.dgma.gov.in

6. Therefore, to allow an orderly transition from the Port Entry Rules 2012, in exercise of the power conferred by Rule 11 of the 2026 Rules, ships already operating in, or otherwise permitted entry into Indian coastal waters are allowed a period of six months up to 01st April 2027, to comply with the additional requirements introduced by the 2026 Rules. By the end of this period, owners and operators shall ensure compliance with the revised classification requirements and to maintain Salvage and marine pollution response contracts.

7. All ship owners, managers, operators, shipping agents and Port Authorities are advised to review their existing arrangements and ensure full compliance with the 2026 Rules latest by 01st April 2027.

This issues with the approval of the Ministry of Ports, Shipping & Waterways.

14/01/26

Capt. Vikram Singh Manhas
Dy Nautical Advisor-cum-Senior DDG (T)

To,

1. All ship owners, ship managers and operators
2. All shipping agents
3. All Major Port Authorities and the Indian Ports Association
4. All State Maritime Boards and State Governments having non major ports
5. All classification societies which are members of IACS and Recognised Organisations
6. Indian Coast Guard
7. All Mercantile Marine Departments and District Offices
8. INSA, ICCSA, MASSA and the Shipping Agents' associations